

SECURITE ET EXPLOITATION ROUTIERE

Ali HASNAOUI
Chef du Service Exploitation et
Sécurité routière.
DEESR - DRCR.

I - INTRODUCTION

La longueur totale du réseau routier revêtu s'élevait en 1985 à 27.000 kms environ .

Le parc automobile a, quant à lui, dépassé les 700.000 véhicules en 1984 .

Le nombre des accidents corporels a atteint en 1985 le chiffre de 24.408 enregistrant ainsi une augmentation de 1,2% par rapport à 1984 .

L'objet de cet article est de :

- présenter sommairement les résultats des statistiques 85 des accidents corporels de la circulation routière ,
- rappeler les normes d'exploitation et de sécurité routière ,et
- décrire les actions menées par la D.R.C.R pour accroître la sécurité routière .

II - PRESENTATION DES RESULTATS 1985

Le total des accidents corporels pour l'année 1985 atteint le nombre de 24.408 dont 5.668 constatés hors agglomération (23,2%) et 18.740 en agglomération (76,8%), soit une augmentation de + 1,2% par rapport à 1984 .

En rase campagne les accidents ont confirmé leur tendance à la baisse (-0,7%) .

Le nombre des victimes s'est élevé à 35.381 contre 34.263 en 1984 soit une augmentation de 3,3%, l'augmentation porte aussi bien sur les tués (+2,0%) que sur les blessés (+3,3%) .

La gravité des accidents a légèrement augmenté par rapport à 1984 puisqu'elle est passée de 8,59 tués et 133,5 blessés à 8,65 tués et 136,3 blessés pour 100 accidents .

Répartition géographique des accidents

Les accidents corporels se répartissent dans la proportion de 23,2% hors agglomération de 76,8% en agglomération dont 38,1% dans la Wilaya de Casablanca seule, 23,9% dans les agglomérations de plus de 300.000 Habitants et 14,8% dans des agglomérations inférieures à 300.000 Habitants .

Par contre 59,2% des accidents mortels ont lieu hors agglomération et 40,8% seulement en agglomération, la proportion d'accidents mortels à elle aussi augmenté (+0,6%) .

Véhicules impliqués

Une légère hausse (+0,7%) est enregistrée sur le taux d'implication des deux roues qui passe à 37,5% tandis que le taux des autres catégories n'a subi que des variations insignifiantes .

Pour leur part, les véhicules âgés de plus de 10 ans (tous types confondus) représentent 23,6% des véhicules impliqués contre 20,6% en 1984 .

Victimes

Les piétons restent au premier rang des victimes des accidents de la circulation routière avec 40,3% du nombre total des tués et 35,7% de celui des blessés .

Les tués, piétons représentent 52% en agglomération et 48% en rase campagne .

Pour ce qui concerne les deux roues, le nombre de tués a augmenté de 7,1% par rapport à 1984 et le nombre des blessés de 7,4% .

Concernant l'âge, le groupe 15/19 ans a enregistré une augmentation de 7,5% sur le nombre des victimes . Mais la tranche comprise entre 20 et 35 ans demeure la plus touchée avec 37,7% du nombre total des victimes .

Variations journalières et mensuelles

La plus grande proportion d'accidents et de victimes a été enregistrée pendant la période estivale .

Pendant les jours fériés, les accidents ont été plus nombreux et plus graves (114 accidents par jour avec 13,5 tués pour 100 accidents) par rapport à 1984 (69 accident par jour et 8,1 tués pour 100 accidents) .

Par ailleurs, l'heure la plus meurtrière se situe entre 18 Heures et 19 Heures avec 1940 accidents ayant entraîné 146 tués et 2.517 blessés .

III - RAPPEL DES NORMES D'EXPLOITATION ET DE SECURITE

- Etude Nationale de Sécurité Routière

En 1977, dans le cadre de l'étude du Schéma Directeur Routier National (SDRN), une étude nationale de sécurité routière a été menée. Cette étude basée sur l'analyse de 17.000 accidents, recensés en rase campagne entre 1970 et 1974 sur 6.300 kms de réseau et qui a abordé uniquement l'aspect infrastructure visait 3 objectifs :

- . localiser les accidents
- . tenter d'expliquer leur caractère dangereux lié au paramètre caractéristiques"
- . proposer des actions sur l'infrastructure pour améliorer la sécurité routière .

Cette étude a permis de dégager 917 sections dangereuses, mais après reconnaissance des itinéraires, elle a abouti à ne retenir que 165 parmi-elles .

- Instruction sur les caractéristiques géométriques des routes de rase campagne

Le principal objectif de l'instruction sur les caractéristiques géométriques est la sécurité routière .

A cet égard, une nouvelle notion est introduite ; il s'agit de l'homogénéité des caractéristiques d'un même itinéraire : un conducteur circulant sur un itinéraire ne doit en aucun cas être surpris par les caractéristiques de l'infrastructure, il doit pouvoir adapter sa vitesse à ces caractéristiques . En outre, toutes les singularités de l'itinéraire (virages de faible rayon, traversée d'agglomération etc ...) doivent être annoncés par des aménagements adéquats de l'infrastructure .

D'autres dispositions permettant d'améliorer la sécurité ont été adoptées :

- Seule la distance d'arrêt en attention diffuse a été retenue .
- La distance de visibilité de dépassement a été portée à 500 m indépendamment de la catégorie de la route .
- Déversement des courbes de rayon inférieur à une certaine limite .
- Surlargeurs dans les virages de faible rayon .
- Introduction de raccords progressifs .
- Définition de normes d'aménagement de carrefour et de traversées .

- Instruction sur la signalisation routière

La Direction des Routes et de la Circulation Routière, consciente de l'influence directe de la signalisation sur la sécurité, a procédé à partir de 1976 à la refonte complète de l'instruction sur la signalisation routière . Cette refonte conforme à la législation internationale : convention de Vienne 1968 a permis de fixer la nature des signaux utilisés et les conditions et règles de leur implantation .

Elle a par ailleurs tenu compte des principaux critères d'efficacité :

- . L'uniformité : interdiction d'utiliser des signaux non réglementaires .
- . L'homogénéité : dans des conditions identiques, l'usager doit rencontrer des signaux de même valeur et de même portée, implantée suivant les mêmes règles .
- . La simplicité : éviter une surabondance des signaux : la signalisation doit être parfaitement justifiée.
- . La continuité des directions signalées : assure une coordination entre D.P.E. lors de l'étude des plans de signalisation .

L'arrêté interministériel relatif à cette instruction est en instance de publication au Bulletin Officiel .

- Signalisation Temporaire des chantiers

Compte-tenu de l'importance de ce type de signalisation et des accidents graves qu'elle peut épargner, la D.R.C.R. a entrepris deux mesures :

- . édition et diffusion d'une directive sur la signalisation temporaire des chantiers routiers fixant les modalités pratiques de réalisation de cette signalisation .

- . afin d'inciter les entreprises à s'y conformer, les nouveaux C.P.S. applicables aux travaux routiers, prévoient la rémunération de la mise en place de cette signalisation .

Publicité le long des routes

En vue de protéger l'usager de la route contre les abus de publicité et d'affichage qui risquent de solliciter son attention dans des conditions dangereuses pour la circulation, la D.R.C.R. a mis au point un nouveau texte réglementant la publicité le long des routes .

Ce texte est au Secrétariat Général du Gouvernement pour publication .

Homologation des peintures routières

La signalisation horizontale est un facteur très important de sécurité routière : elle permet de guider et de canaliser la circulation et d'avertir l'usager de certains dangers et prescriptions .

En vue d'améliorer la qualité de cette signalisation et accroître son efficacité, la D.R.C.R. procède périodiquement à des campagnes d'homologation des produits de marquage.

Ces campagnes permettent de garantir la permanence de la qualité au niveau fabrication et d'éliminer du marché routier les produits dont les performances sont reconnues insuffisantes .

- Réorganisation du comptage-routier

Dans le but d'améliorer les techniques de collecte des données et par la suite la qualité des renseignements relatifs au recensement de la circulation, la D.R.C.R. a procédé à partir de 1982 à l'étude d'une réorganisation du comptage routier .

Dans cette nouvelle organisation mise en place à partir de Janvier 1986, le réseau routier est divisé en trois :

. Un réseau de base qui couvre le réseau national à l'exception des liaisons à faible trafic . Sur ce réseau cinq types d'arrêtes sont définis à partir de critères économiques et géographiques. Le système exploité par des compteurs à boucle inductive comprend 21 postes permanents et 104 postes périodiques qui leur sont rattachés. Ces derniers sont exploités à raison de 15 jours par semestre .

. Un réseau secondaire qui couvre les routes qui ne font pas partie du réseau de base et qui sont présumées avoir plus de 500 V/J . Sur ce réseau le comptage se fait avec des compteurs pneumatiques horaires .

. Un réseau complémentaire qui ne comporte pas de comptage, l'évaluation du trafic se fait à l'aide d'un modèle de génération de trafic .

IV - ACTIONS DE LA D.R.C.R. DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE

- Traitement et publication des statistiques d'accidents corporels

L'ensemble des informations recueillies par les services de la Gendarmerie et de la Police est saisi pour la création d'un fichier annuel qui complètera la banque de données accidents .

Une chaîne de traitement informatique permet d'établir des statistiques très complètes dont les principaux résultats sont publiés annuellement dans le recueil d'accidents corporels de la circulation routière .

- Exploitation des résultats de ces statistiques :
aspect infrastructure

La D.R.C.R. a mis au point un programme statistique pour localiser les zones qui ont un taux anormalement élevé d'accidents .

Les résultats obtenus par ce programme, complétés par une reconnaissance sur le terrain, ont permis d'établir la liste des points noirs pour lesquels l'infrastructure est en cause .

- Limitation de la vitesse

En rase campagne, la proportion et la gravité des accidents dus à un excès de vitesse sont assez importantes .

En vue de contribuer à diminuer le nombre et la gravité des accidents, sans pour autant perturber le trafic, le Ministère de l'Équipement a limité la vitesse à 100 km/h sur les grands axes routiers et à 120 km/h sur l'autoroute .

- Signalisation Horizontale et verticale

Chaque année un programme important de signalisation horizontale et verticale est réalisé . La signalisation horizontale couvre annuellement 500 à 700 km de routes .

- Dispositifs de retenue contre les sorties de chaussée

Ces dispositifs permettent :

- . de retenir les véhicules dans le cas d'une sortie de chaussée .
- . de protéger les véhicules contre des obstacles ponctuels .

En vue de réduire la gravité des accidents dus à une sortie accidentelle de chaussée, la D.R.C.R. procède sur les itinéraires, importants à la mise en place soit de glissières de sécurité métalliques soit de séparateurs en béton et au remplacement périodique des dispositifs .

- Aménagement des points dangereux

Annuellement, certains points du réseau, reconnus dangereux par l'exploitation des statistiques d'accidents, sont programmés et aménagés . Il s'agit surtout des aménagements de carrefours et des rectifications de tracé .

D'autre part un certain nombre d'opérations comme le renouvellement des couches de surface des chaussées, les programmes généraux de maintenance et de renforcement, contribuent à améliorer la sécurité sur le réseau de rase campagne .